

INTERNACIA FERVOJISTO

2011. 3

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

FERVOJFAKA EKSKURSO DUM LA 96-a UK

La 96-a Universala Kongreso de Esperanto okazos en la dana ĉefurbo Kopenhago inter la 23-a kaj 30-a de julio 2011. Dum la kongreso okazos multaj oficialaj kunsidoj, konferencoj kaj forumoj, diversaj kursoj kaj prelegoj, belartaj konkursoj, fakaj aranĝaĵoj. Laŭ la programo ĉiutage okazos kulturaj spektakloj kaj ekskursoj. Inter la kongresaj programoj okazos la tradicia fervojista kontaktkunveno, en kies kadro la partoprenantoj povos aŭskulti pri la okazaĵoj kaj rezultoj de la 63-a kongreso de IFEF, okazos fakprelego pri fervojfaka temo, kaj estos ebleco paroli pri la fervojista Esperanto-movado, pri la problemoj kaj sukcesoj.

Dum la Universalaj Kongresoj preskaŭ ĉiujare okazas fakekskurso, kiun organizas la kompetenta landa asocio de IFEF. Kun ĝojo mi informiĝis, ke la Dana Esperantista Fervojista Asocio organizos fakekskurson dum la kongresa semajno en Kopenhago. En tiu ekskurso iu ajn kongresanoj rajtas partopreni, pro tio la prezidanto de la Asocio pretigis alvokon, jene:

„Alvoko al fervojistoj, fervoj-amikoj kaj interesuloj:

La fervojfaka ekskurso de la 96a UK okazos merkede, la 27an de julio.

Ni vizitos la Metroo-kompanion de Kopenhago.

La programo estos:

Gvidata vizito en la trajnpretigcentro ĉe Metroo-stacio VESTAMAGER (du Metroo-staciojn for de BellaCenter, kie okazos la UK). Poste ni iros al la centro de Kopenhago, kie ni vizitos kelkajn lokojn, kie oni momente laboras kaj konstruas por la nova Ringlinio.

Pliajn kaj detalajn informojn ni donos poste – en Dana Fervojisto, en IF kaj en hejmpaĝaro de ambaŭ.

***Dana Esperantista Fervojista Asocio*”**

Do mi proponas elekti tiun ekskurson en la kongresa ekskurstago.

István Gulyás

Frontpaĝo:
Nova ĉeĥa lokomotivo n-ro 380.008

Enhavo:

Fervojfaka ekskurso dum la 96-a UK. ... 42
El kongresa lando........................... 43
Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2010... 45
Kongresproponoj.................................. 46
Herzberg am Harz la Esperanta urbo...... 47
Terura tertremo kaj cunamo en Japanio.. 49
Printempa estrarkunveno de IFEF en Parizo.... 50
Krozanta Babelturo................................ 51
La 27-a Internacia Festivalo en Nördlingen.......... 53
SIA 2011 en Rumanio............................ 55
Grandrapida Zefiro................................ 56
Trajnoj kunligos BBI kun la ĉefurbo........... 58
Aperos porokaza poŝtmarko.......................... 59
Terminologia angulo „Pri terminalo“....... 60
Ni funebras: Johano Poptie.................. 60

El kongresa lando

Nova ĉeĥa lokomotivo en la ekspluatado

Ekde decembro 2010 la unua ĉeĥa lokomotivo, de serio 380, konstruita en ĉeĥa entrepreno Škoda Transportation trafikas ankaŭ enkape de pasaĝertrajnoj. La unua estis trajno EuroCity 171 Hungaria. La lokomotivo n-ro 380.008 tiel fariĝis unua el la dudek veturiloj de la serio 380, kiuj laŭvice restados en la lokomotivejo de Prago. La trakciilo kun numero 008 dume estas envicigita en pli longan esplorfunkciadon en regula pasaĝertrafiko, restantaj lokomotivoj 109E daŭre trafikas sub signo ČD Cargo kun vartrajnoj. La lokomotivo permesas regeneran dinamikan bremsadon, ĝi do eluzas resendon de energio el reloj kaj ŝparas kostojn. La lokomotivo estis konstruata en kunlaboro kun lokomotivestroj kaj eluzas iliajn spertojn en la ĉeĥa trafiko. La moderna maŝino pezas preskaŭ 90 tunojn, kaj ĝia plej granda veturrapido en la ekspluatado estas 200 km/h.

Regionaj trajnoj en Regiono Liberec

En la regiono Liberec ĉiu labortage 492 regionaj trajnoj prizorgas la pasaĝerojn, en la semajnfinoj kaj festotagoj oni povas uzi proksimume 430 trajnojn.

Ekde la 12-a de decembro 2010 pliboniĝis la trajnkunligo de urboj Semily, Stará Paka kaj Turnov kun Tanvald, kaj aperis nova kunligo de Bakov nad Jizerou, Česká Lípa kaj Rumburk.

En la jaro 2011 al Regiono Liberec oni liveros la unuajn basplankajn motorvagon-kombinaĵojn Regio-Shuttle RS1.

Novaj trajnoj al Kłodzko

Al novaĵoj en Regiono Pardubice apartenas plimultigo de rektaj trajnoj inter Pardubice, Ústí nad Orlicí kaj pola Kłodzko. Krome, el Pardubice hl.n. (ĉefa stacio) al Česká Třebová kaj Svitavy nove trafikas nokta rapidtrajno Sp 1909, forveturanta je 0:24 horo, kiel koneksa trajno de la eksprestrajno R 719 el Praha (alveturinta 0:20 horo).

Se vi transtrajniĝos en Pardubice hl.n. (ekz. por veturi al Liberec), en la stacidoma halo vi povas trarigardi serion de proksimume 130 novaj nigreblankaj fotografaĵoj, aranĝitan kiel promeno tra Regiono Pardubice. Konstanta ekspozicio estas instalita sur vitraj areoj de muroj en grandspaca enirhalo en la ĉefa stacio. Grandaj fotografaĵoj prezentas naturajn kaj arkitekturajn interesaĵojn en Regiono Pardubice, kaj ilia celo estas subteni la vojaĝmovadon en la regiono.

La regiono Pardubice perceptas la ĉefan stacidomon kiel enirpordon en la urbon, kaj tial oni preparas estigi informkioskojn pri la vojaĝmovado dum la unua duono 2012 sur la areo de la iama interreta kafejo.

Pendolino komencis sesan jaron de la ekspluatado

Preskaŭ ses milionojn pasaĝerojn jam transportis komfortaj vagonoj en trajnoj SC Pendolino, en pli ol kvinjara ekspluatado. Ekde la jaro 2011 oni enkondukis kelkajn novaĵojn.

La veturtempo el Praha al Ostrava-Svinov laŭ la nova horaro daŭras 2 horojn kaj 56 minutojn, el Praha al Brno 2 horojn kaj 23 minutojn. En junio 2009 ektrafikis vendreda trajno SC Pendolino Sprinter por kunligi ankaŭ Praha kun Třinec, kaj tiun ĉi distancon la trajno nun traveturas dum 3 horoj kaj 55 minutoj. La Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) entute ekspluatas 7 kombinaĵojn Pendolino je trajnkursoj Praha – Ostrava – Třinec kaj Praha – Brno – Bratislava. Sur ĉeĥaj trakoj ĝis fino de 2010 la

trajnkompletoj Pendolino traveturis jam pli ol 11 milionajn kilometrojn. En la unua klaso de la trajnoj SC Pendolino la personaro senpage proponas al pasaĝeroj tagĵurnalojn kaj refreŝigaĵon, ekde januaro 2011 kompletigite kun vegetarana manĝaĵo.

En la bufedvagonoj oni priservas la klientojn donante al ili trinkaĵojn kaj manĝaĵojn sur porcelanovazoj. Ekde januaro 2011 oni ĉiusemajne ŝanĝas la menuon kun proponataj bagetoj (blanka bakaĵo), sandviĉoj, salatoj kaj desertoj, kaj krome la klientoj povas mendi ankaŭ konvenan manĝon por diabetmalsanuloj. La liveranto de la rabata refreŝigaĵo estas la kompanio BAPA, elirinta el orda konkurstraktado.

La disportadon kaj priservon en la trajno daŭre prizorgas kompanio JLV (Restoraci- kaj Lit-vagonoj).

Fervojlinio Košice – Bohumín daŭre servas

Unu el la plej longaj fervojlinioj de la iama Aŭstrio–Hungario estis konstruita antaŭ 140 jaroj.

Post la finkonstruo de la unua parto de la fervojlinio Košice – Bohumín en la jaro 1869 el Bohumín al Těšín, kaj altigo de Báňská fervojo en stacio Doubrava, unu jaron poste estis daŭrigataj konstrulaboroj ankaŭ sur pliaj liniopartoj. Kaj tiel la loĝantoj de la apudliniaj civitoj atendatingis la 8-an de januaro 1871, kiam oni malfermis al ekspluatado plian linioparton el Těšín al Žilina.

Por debito de karbo kaj erco.

La fervoja linio antaŭ 140 jaroj kunligis Silezion kun Hungario kaj grave kontribuis por la evoluo de la ekonomio kaj komerco en tiu ĉi regiono. La plej gravan signifon ĝi havis por la evoluo de la minfosado de karbo en Karviná regiono kaj de metalurgio en ferfandejo kaj ferproduktejo en proksima Třinec. Tiuj ĉi entreprenoj ankaŭ fariĝis la plej grandaj en Těšín baseno kaj ekokupis ĉefan lokon inter la ekonomiaj entreprenoj en Silezio. Ferfabrikoj en Třinec akiris novajn debitajn lokojn por siaj fabrikaĵoj kaj importataj krudaĵoj, precipe de karbo kaj fererco, dank´ al Fervojo Košice – Bohumín. Iom-post-iome estis malfermataj pliaj minfosejoj en la regiono Karviná, al kiuj la fervojo ebligis pli grandan debiton. Por la loĝantaro de tiu ĉi regiono kaj proksima Kysúca tio signifis pli multajn laboreblojn.

La urbo Těšín mem reakiris sian famon de centro de Těšina Silezio kaj fariĝis sidejo de Ekspluat-direkcio de la menciata fervojlinio, kiu administris la tutan liniopartono el Bohumín ĝis Žilina. Komence ĉi tie trafikis du paroj de tiam ankoraŭ miksreĝimaj trajnoj, kiuj la tutan liniopartono el Bohumín ĝis Žilina traveturis dum 5 horoj kaj duono. La vojaĝantoj en Bohumín havis koneksajn trajnojn al la ĉefurbo Vieno, al Olomouc, Krakovo kaj Berlino.

Al kiu plenumiĝis planoj?

Kontenta estis ankaŭ la urbestro en Těšín, Jan Demel, kiu kiel monarkia deputito fordonis ĉiujn siajn influon al la konstruado de fervojlinio Košice – Bohumín fortojn kaj eblojn. La urbestro Demel kaj grafo Larisch el Karviná poste nur povis atento-sekvi, kiel la regiono evoluas kaj riĉiĝas. Iliaj planoj fariĝis plenumitaj.

Plenumon de siaj planoj tamen ne ĝisvivis la direktoro de Ferentrepreno en Třinec, Ludvík Hohenegger, kiu de la fervojlinio Košice – Bohumín tion profitatendis. Li forpasis ja en la jaro 1864, do ankoraŭ antaŭ la komenciĝo de la konstruado. La tuta fervojlinio el Bohumín ĝis Košice estis finkonstruita en la jaro 1872 kaj per sia 368 km-a longo ĝi fariĝis unu el la plej longaj en Aŭstrio – Hungario.

Prilaboris **Jindřich Tomíšek**

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 2010

Antaŭrimarkigo

La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi la komparojn. Oni trovas pli detalajn informojn pri la diversaj agadoj en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj".

Niaj mortintoj

Listo de la mortintoj estos konigata dum la plenkunsido de la 63-a IFK en Liberec.

1. Membrostato

La aktuala membrostato de IFEF estas 515 personoj.

2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj

La estraro kunvenis dufoje: en Nantes (FR) 24. 03. 2010 (antaŭ la elekto de la nova estraro) dum la jarkongreso de FFEA (Franca Fervojista Esperanto-Asocio). Ĉeestis la kompleta estraro, Ĉk kaj ankaŭ Rodica Todor (RO), Sylviane Lafargue (FR), Vito Tornillo (IT), proponitaj kiel novaj e-anoj. La duan fojon la estraro renkontiĝis en Liberec (CZ) 24.10.2010 dum la kunveno de ĈeFEA. Ĉeestis la estraro, la Ĉk, LKK-anoj de la 63-a IFK kaj gastoj.

2.2. Ĉefkomitatano

Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. oni forsendis cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la Vp. Kune kun la Ks/Rd ili daŭre ĝisdatigis la adresaron de la IFEF-funkciuloj.

2.3. Vizitoj

Dum la e-kunveno en Nantes la programo estis tre abunda, la estraranoj partoprenis en multaj programeroj. Ĉiuj vesperoj okazis kulturaj programoj, dumtage estis vizitoj al la urbo kaj al ĝiaj ĉirkaŭaĵoj.

Dum la e-kunveno en Liberec, la estraranoj partoprenis en kelkaj vizitoj, mirinda estis la vizito al la televid-turo sur la pinto de la monto Ještěd, atingebla per kablotelfero administrata de la Ĉeĥa Fervojo.

2.4. Evoluo en kelkaj landoj

Malbonŝance, ke preskaŭ en ĉiuj landaj asocioj de IFEF la agado kaj la nombro de la membroj draste malkreskas, ankaŭ pro la nuna monda ekonomia krizo.

3. Laborplano

3.1. Koresponda Servo

IFEF forlasis la modelon "Koresponda Servo", ĉar la korespondado okazas pere de interreto, eĉ pli bone estas per IFEF diskutad-grupo, en kiu ĉiuj listanoj povas partopreni malgraŭ tio, ke ne multaj fervojistaj esperantistoj aliĝis kaj uzas ĝin.

3.2. Junularo

Nenio estas rimarkinda.

3.3. Faka Komisiono

3.3.1 Terminara Sekcio

En la kadro de la projekto "RailLex" estas preta la revizio de la 4a verzio de la CD-ROM diskedo oficiala de UIC. Pri tio raportos la Sk de la TK.

Bonaj rilatoj estas la kunlaboro kun TEC (Terminologia Esperanto-Centro de UEA) pri la aldono de la fervojaj terminoj en la PIV.

3.3.2 Fake Aplika Sekcio

En 2010 aperis "Fervojfakaj Kajeroj" n-ro 18.

3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la 95-a UK Havano (CU) (17-24.07.2010) **.**

Dum la UK okazis fervojista kunveno kun partopreno de kelkaj eŭropaj fervojistaj esperantistoj.

4. Aranĝoj

4.1. IFEF Vintrosemajno

VIFES: la rumana landa asocio aranĝis vintran semajnon en la montaro Braŝovo-Fagaraŝi-Sambata de Sus, 22-28.02.2010. En la estonto la internacia vintrosemajno ĉesos.

4.2. IFK = IFEF-Kongreso

La 62-a IFK okazis en Sofio (BG) 8-15.05.2010. Ĉeestis 136 partoprenantoj el 18 landoj.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF daŭre estas bonaj. IFEF estas unu el la plej bone organizitaj fakaj aliĝintaj asocioj.

5.2. FISAIC

La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF havas problemojn, ĉefe la nuna estraro de FISAIC deflankiĝis de la antaŭa kunlaboro.

Fina komentario

La situacio de nia asocio estas ne tro bona, la membronombroj daŭre tendencas al malkresko, kaj la estonto ŝajnas malhela. La landaj asocioj ankoraŭ eltenas, sed la konsisto de kelkaj el ili jam estas ĉe la minimumo.

Ankaŭ se en la Komisiono la laboro progresas, la ŝarĝo estas ĉiam sur la samaj ŝultroj. Ni iru antaŭen.

Vito Tornillo
Sekretario de IFEF

Kongrespropono 1.

La estraro de IFEF proponas trakti dum la 63-a IFK la sekvan kongresproponon:

Inĝ. István Gulyás deklaris sian pretecon agi kiel IFEF-Rd ĝis 2013, fino de tiu ĉi elektoperiodo. Li ne bezonas plian prezentadon, ĉar li estis e-ano Vp dum multaj jaroj kaj iĝis H-Membro de IFEF. La estraro varme subtenas kaj submetas tion al la aprobo de la K-o dum la Plenkunsido en Liberec.

Komentario: Ĉar lastjare en Sofio ne prezentiĝis kandidatoj por tiu tasko, la propono estas tre bonvena. Oni konsideru, ke jam de la lasta jaro iuj kolegoj en Hungario interkonsente transprenis tiun taskon kiel „Redaktora komisiono” ĝuste sub lia kunordigado. Pere de tiu aprobo li kiel Gvidanto povos pli efike estri la laboron.

Kongrespropono 2.

GEFA faris kongresproponon por trakti dum la komitatkunsido de la 63-a IFK en Liberec:

Laŭ la ĉapitro VIII, E. Financoj, punkto 16 de La Kongresa Regularo "LKK pagu la tranoktadkostojn por kvin tagoj por estraranoj, ĉefkomitatano, gvidanto, sekretarioj kaj redaktoro de la faka komisiono."

Pro la malpliigo de la nombro de la pagantaj kongresanoj, la LKK de la koncerna IFEF-kongreso ne povas plene efektivigi tiun preskribon, aŭ LKK devas altigi la kostojn de la kongreso, kiu solvo plu malpliigas la nombron de la partoprenantoj de la kongresoj. GEFA proponas:

- aŭ redukti la nombron de la pagendaj tranoktoj de 5 al 3, aŭ malpli,
- aŭ redukti la nombron de la subtenendaj estraranoj-funkciuloj al 4, aŭ malpli.

Laŭ la decido de la Komitato de IFEF devas modifi la koncernan punkton de la Kongresa Regularo.

Herzberg am Harz la Esperanta urbo

Cele al prepari fine de la jaro 2001 E-staĝon por la fervojistoj en Herzberg am Harz (la esperanta urbo), Laurent Vignaud kasisto de IFEF kaj Jean Ripoche vizitis la Interkulturan Centron en Herzberg (ICH).



Ŝildo en la stacidomo Herzberg

Herzberg situas 32 km-ojn for de Göttingen en la sudo de Malsupra Saksio. La rivereto Sieber eliras el la mezmontaro Harco kaj poste fluas tra la urbo. Supre de la urbocentro sur monto staras kastelo unuafoje menciita en la jaro 1154. Krom unuainstanca tribunalo en ĝi troviĝas muzeo pri stanfiguroj, pri la historio de la regiona forstmastrumado kaj pri la kastelo mem.

Pro la gravaj streboj faritaj de la lokaj esperantistoj (interalie de nia IFEF honora prezidanto Joachim Giessner) por disvolvigi esperanton, la 11-an de julio 2006 la urbaj deputitoj decidis, ke la urbo portu la kromnomon **"Herzberg am Harz - die Esperanto-Stadt/ la Esperanto-urbo"**.

Jen kelkaj klarigoj pri tiu centro:

La germana urbo Herzberg am Harz aspektas kiel modelo por la esperantistoj. De multaj jaroj agemaj esperantistoj, nome Zsófia Kóródy kaj Peter Zilvar daŭrigas la vojstrekojn jam preparitajn de nia honora prezidanto por ke la esperanta urbo iĝu grava montrofenestro pri nia internacia lingvo. Post multaj rilatoj al la urbestraro, la urbaj magistratanoj prezentas favorajn emojn al la petoj de niaj urbaj sciigantoj kaj akceptis helpi niajn kolegojn.


Interkultura Centro en Herzberg

Esperanto-agadoj en Herzberg.

Tiuj komenciĝis en la 1960-aj jaroj, kiam Joachim Giessner ekinstruis la neŭtralan pontolingvon. Dum 46 jaroj li estis tre aktiva prezidanto de la Germana Esperanta Fervojista Asocio, dum 22 jaroj prezidanto de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio kaj tradukis ĉirkaŭ 400 kantojn al Esperanto. La regiona klubo Esperanto-Societo Sudharco (Südharz) en 2001 festis sian 25-jaran jubileon per kleriga kaj kultura aranĝo kun internacie elstaraj partoprenantoj en la kastelo super la urbo. La klerigado kaj kulturo estas la precipaj laborkampoj de la Herzbergaj esperantistoj. La Interkultura Centro Herzberg funkcias



Memortabulo de Joachim Giessner

interalie kiel filio por klerigado kaj kulturo de la Germana Esperanto-Asocio kaj klerigcentro de la Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj. Dum la tuta jaro okazas Esperanto-kursoj, pluklerigaj studsesioj, fakaj kursoj kaj aliaj Esperanto-aranĝoj.

Herzberg estas germana kaj ankaŭ internacia centro por klerigado de Esperanto-instruistoj.

Herzberg fariĝu Esperanto-modelurbo kun dulingvaj vojmontriloj, manĝokartoj en Esperanto kaj multaj aliaj ofertoj por esperantistaj gastoj. La unuaj paŝoj al tiu celo jam videblas: multloke vojmontriloj gvidas al „Esperanto-Centro", kaj la restoracio sur monto Grosser Knollen en januaro 2007 surtabligis la unuajn Esperanto-manĝokartojn de la Esperanto-urbo.

Tuj alveninte en la stacidomon, indiko fronte de la stacidomo ekfrapis Laurenton kaj min. Grava ŝildo « Herzberg la esperanta urbo » memorigas nin, ke jam ni estas en Esperantujo. Ankaŭ en la urbo sur dekoj da urbaj indikiloj kuŝas tiu slogano. Ni estis akceptitaj de nia ĉiĉeronino Ursula, kiu, post rigardo al la memortabulo honore al Joachim Giessner, aŭtomobile gvidis nin al nia loĝejo. Ĝi situis en urba konstruaĵo, kiu servas de loko al la fajra brigado. Tie akceptis nin Teresa Liberska, pola virino. Post la propono de la matenmanĝo – sekve de hasta tualeto – Peter Zilvar veturigis nin al la esperanta centro. Tie surprizo atendis nin, esperanta kaj franca flagoj flustris ĉekape de masto. Oni informis nin, ke kutime kiam eksterlandanoj vizitas la esperantan centron, oni hisas la naciajn flagojn de alvenantoj. Tiamaniere oni montras, ke nuntempe eksterlandanoj ĉeestas la centron.


L. Vignaud antaŭ la busto de Zamenhof en Herzberg

Ni eniris la esperantan domon. Ĝi konsistas el privata duetaĝa konstruaĵo. Je la teretaĝo diversaj salonetoj estas uzeblaj kiel buroo, librorezervejo. Ĉe la supraĵo salono kaj malgranda kuirejo permesas samtempe labori, kunveni kaj vivteni per kuirejeto.

En tiu loko akceptis nin la estrino Zsófia Kóródy kiu gaje regalis nin per varmaj trinkaĵoj kaj kuketoj. Ĉar samtempe okazis kunveno de la lokaj esperantistoj, ni babilis kune dum pli ol unu horo. Post tiu agrabla kontakto ni interparolis kun la estroj por antaŭvidi la eblecon organizi fervojistan staĝon komence de oktobro. Kiam pli precize ni ekscios pri la programo 2011, ni invitos vin partopreni tiun staĝon.

Sed la koboldo jam diras ke venontjare en tiu loko okazos la venonta internacia kongreso de IFEF. Ĉu vere? Sed ŝŝt! silentu! En Liberec Orakolo liveros sian gravan decidon.

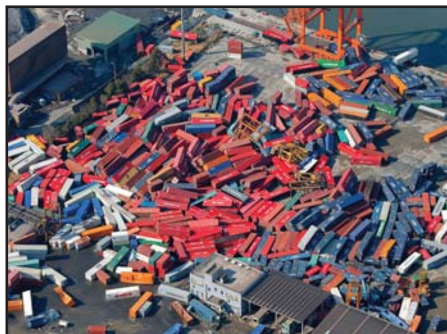
Jean Ripoche

TERURA TERTREMO KAJ CUNAMO EN JAPANIO

En la nordorienta parto de Japanio okazis terura tertremo la 11-an de marto 2011, kiu estis la plej granda en la historio de Japanio. La magnituda skalo montris 9,0, kiun sekvis granda cunamo, kiu forte penetris al la tero laŭ la bordo de la Pacifika Oceano, kaj kaŭzis ne priskribeblajn detruojn. En la tertremo kaj la cunamo ĝis nun mortis pli ol dekdumil personoj kaj malaperis pli ol 15 mil homoj. Tio estas nekomprenebla. Kelkaj urbetoj tute malaperis de sur la tereno, ĉie videblas ruinoj, ruboj, nerekoneble disrompiĝintaj veturiloj, trajnoj, suferantaj kaj malesperaj homoj. Rigardante la riportojn, bildojn, filmojn pri la kataklismo, kunpremiĝas niaj koroj kaj ĉagrenas nin, eĉ la tutan mondon.



Disrompitaj vagonoj post la tertremo kaj cunamo



Fervojaj konteneroj zigzage

Post la tertremo kaj cunamo okazis la tria terura afero, la difekto de la nuklea centralo de Fukuŝima, kiu situas ĉe la maro. La funkcio de akvo-liverado por malvarmigi la nukleaĵon estis difektita, kaj devis evakui la loĝantojn ekster la radiuso de 30 kilometroj. La radiado de la nukleaj blokoj estas timiga ne nur por la japanoj, sed por la tuta mondo.



Post la cunamo



La detruoj de la cunamo

Nia Federacio havas landan asocion en Japanio. Ni ankoraŭ ne ricevis de la asocio iun sciigon pri la katastrofo, kaj ni esperas, ke niajn japanajn fervojistajn esperantistojn ne tuŝis rekte la tertremo kaj cunamo. Tamen ni esprimas niajn kunsentojn kaj maltrankvilojn, nian profundan funebron por niaj japanaj gekolegoj, kaj konsolon al ĉiuj japanaj popolanoj. Ni esperas, ke baldaŭ ĉesos la danĝero kaj minaco, kaj komenciĝos la rekonstrua laboro.

Noto: Post la redaktofino mi ricevis sciigojn de *Osioka Moritaka* kaj *Nobuki Naosuke* pri la situacio de la tertremo kaj cunamo, pri kio mi raportos en la sekva numero de IF.

István Gulyás

Printempa estrarkunveno de IFEF en Parizo

Cele por regi diversajn administrajn kaj agadajn aferojn de nia Federacio, estas necese por niaj estraranoj jare kunsidi dufoje – krom la IFEF-kongresoj. Parizo estis elektita kiel loko de renkontiĝo por la printempa kunveno. Ĝi okazis la 7-an kaj la 8-an de marto 2011 en la sidejo de nia nacia organizo (FFEA) ĉe la loko de UAICF (nacia landa asocio de FISAIC). Akceptite de nia IFEF-vicprezidanto Sylviane Lafargue, tiu nova skipo gvidata de nia IFEF-prezidanto Rodica Todor, gaje eniris la salonon salutante la UAICF-geamikojn nome Georges Wallerand, Nathalie Bayard kaj Denise Happy-Fosso. Krom ili ankaŭ partoprenis tiun kunvenon Vito Tornillo sekretario, Laurent Vignaud kasisto, Jindřich Tomíšek, ĉefkomitatano de IFEF, kaj dr-ino Anna Abelovská kiel responsulo de la venonta IFEF-kongreso en Liberec.

Lunde la tutan tagon ili okupiĝis pri administrado de nia Federacio. Dum la estrarkunveno la plej gravaj punktoj estis diskutataj. Temis pri la preparo de la venonta IFEF-kongreso en Liberec, la organizaj, financaj kaj redaktoraj aferoj. La responsuloj debatis la venontajn agadojn laŭ la nova laborplano de IFEF, kaj pripensis la malfacilajn situaciojn en kelkaj landoj. Sekvis la analizo de niaj eksteraj rilatoj pri UEA kaj FISAIC.



La estraro de IFEF en Parizo

Post tiu labora periodo — gvidata de Denise Happy-Fosso — la kunlaborantoj vizitis la famkonatan kvartalon « Montmartre », situantan norde de Parizo. Oni atingas la supraĵon pere de kablotramo aŭ de ŝtuparo entenanta 222 ŝtupojn. La vizitantoj eniris la bazilikon « Sacré Cœur ». Alia preĝejo Saint-Pierre-de-Montmatre staras sur la monteto. Tie verŝajne naskiĝis la Societo de la Jezuitoj dum la 16-a jarcento. Montmartre estas ofte rigardata kiel unu el la plej romantikaj lokoj en Parizo. Oni ekzemple kreis la filmon *Le fabuleux destin d'Amélie Poulain*. Tie situas unu el la tombejoj de Parizo, la tombejo de Montmartre. Poste Denise gvidis la grupon al la *tombejo Père-Lachaise*, aŭ oficiale *orienta tombejo* (francelingve *cimetière du Père-Lachaise* aŭ *cimetière de l'Est*) estas la plej vasta tombejo de Parizo, kaj unu el la plej famaj tombejoj de la tuta mondo. Ĝi etendiĝas sur 48 hektaroj kaj situas en la 20-a distrikto de la franca ĉefurbo. Ĝi estas famkonata kiel la plej vizitata tombejo de la mondo: ĝi altiras centmilojn da vizitantoj ĉiujare, ĉar ĝi entenas la tombojn de precipe eminentaj francoj el la lastaj du jarcentoj. Cetere la tombejo entenas tri monumentojn, honorigante la viktimojn de la Unua mondmilito. La nomo de la tombejo devenas de la abato François de la Chaise (1624-1709), la jezuita konfesprenisto de Ludoviko la 14-a, kiu antaŭe vivis tie. La tombejo estis kreita de Napoleono en 1804. Père-Lachaise hodiaŭ situas ĉe la bulvardo de Ménilmontant.

La kvartalo ***Belleville***.

Estas necese retroiri al la periodo de la merovida tempo por konstati la ekzistadon de la loĝantoj sur tiu altaĵo, tiam nomita Savies. Pluraj religiaj institucioj sin partigis la posedaĵon: unue la abatejoj Saint-Maur kaj Saint-Magloire, poste, la preĝejo Saint-Merri, la priorejo Saint-Martin-des-Champs, tiu de Saint-Lazare, la domo de la Templo. Alia intereso gvidis ilin: pligrandigi la posedaĵon. En tiu tempo akvo ne sufiĉis al la popolo, sed la monteto Savies prezentis avantaĝon por enteni plurajn akvo-fontajn kapteblecojn. Je la 42 strato de Cascades, vide al vide la strato de Savies, troviĝas postrestaĵo de tiuj kapteblaĵoj nomata *Regard Saint-Martin.*

Hodiaŭ la artista vivo plene disvolviĝas. Multnombraj artaj atelieroj rande staras sur la stratoj kaj ĉiujn jarojn en majo dum finsemajno eblas libere malkovri ilin. Sur la strato Denoyez troviĝas interalie pluraj artistaj asocioj kaj la mur-desegnantoj profitas « liberan » muron por tie ekzerci siajn talentojn.

Dankon al nia vic-prezidanto Sylviane kaj al Denise pro la bona pariza aranĝo.

Jean Ripoche

KROZANTA BABELTURO

Siatempe en Panamo mirigis min multetaga domego, kiu ŝoviĝis tra la plata tereno, simile al la monto transportata per la forto de kredo. Fakte tio estis turisma ŝipo en la Panama Kanalo. Ĝi anoncis novan koncepton de turismo, nome la krozadon sur varmaj maroj ligitan kun vizitado de survojaj mirindaĵoj. Mi mem ekdeziris sperti tiuspecan kombinon de ripozo kun perceptado de la mondo. Tiu ĉi revo realigis danke al „Esperantotur“. En la flughaveno de Parizo al Santiago de Chile al la pola dekopo aliĝis la rumana esperantistino Rodica Todor, parenteze prezidanto de IFEF —- Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

La dutaga vizito al la ĉilia ĉefurbo sufiĉis por alklimatiĝi al la sudamerika somero kaj horaro. Transportitaj al la haveno de Valparaiso, ni devis alten direkti la rigardon por vidi la nomon de la giganta ŝipo Star Princeses kaj ĝian flagon de Bermudoj, kie la ŝipo estas oficiale registrita. Ĝi apartenas al la supernacia kompnio Cruises Princess. Nia Star, kiun ni baptis Verda, estas giganta ŝipo de 109 mil tunoj. Ĝi povas transporti 2600 pasagerojn kaj 1200 membrojn de la laborpersonaro.

La ŝipo longas 280 metrojn. Oni povas ĉirkaŭiri ĝin laŭ la sepa „promenferdeko”, enspirante la jodhavan aeron. En la sama etaĝo troviĝas kvar luksaj restoracioj, kie oni servas vespermanĝojn ĉiam en eleganta stilo kaj je fiksita horaro. La plej vizitata estas la 14-a ferdeko kun multaj bufedaj restoracioj kaj memservaj manĝejoj. Ili funkcias ekde frumateno ĝis noktomezo. Eblas tie manĝi kiam ajn kaj kiom ajn, ĝuante varian menuon. Tamen necesas aparte pagi alkoholaĵojn. Mono ne estas uzata. Enirante la ŝipon, oni deponas minimume 300 usonajn dolarojn kaj ricevas kreditkarton, per kiu oni kovras ĉiujn krompagojn.

Sur la 14-a ferdeko troviĝas ankaŭ du naĝejoj kaj pluraj rondaj kuvoj por ĝui akvomasaĝon. Ambaŭ naĝejojn ĉirkaŭas multaj faldseĝoj por kuŝado. Oni preferas uzi la 15-an “sunferdekon” por brunigi sian haŭton. La 16-a nomiĝas “sportferdeko”. Ĝi ofertas komfortajn lokojn por gimnastiko kaj ludoj, krome maŝinojn por fizika ekzercado. Unu etaĝon pli alte estas saŭno, masaĝejo, salonoj por fizika kaj aliaj terapioj. Ne forgesante la medicinan centron en la 4-a ferdeko, oni rajtas nomi la ŝipon surmara sanatorio.

Tiom pri la korpaj bezonoj. Kaj la spiritaj? Ĉiuvespere okazas spektakloj en la teatro kun 1500 lokoj; la kinejo prezentas kelkajn filmojn dum unu tago, preskaŭ senĉese oni povas aŭskulti diversajn specojn de muziko. Aparte ŝatata estis ĉiutaga tangodancado fare de la argentina paro Fernando kaj Cecilia.

La fanatikuloj de telenoveloj povis rigardi ilin en siaj ĉambroj pere de satelita televido, kiu cetere ofertis amason da aliaj programoj. La ŝiptelevido senĉese transdonis aktualajn informojn pri la krozado kaj prezentis ĉiujn vizititajn kaj vizitotajn lokojn. Ekskursoj montriĝis eble la plej grava aspekto de la turisma krozado.

La 26-an de januaro 2011 vespere nia ŝipo forlasis Valparaison kaj direktis sin suden preter la orienta bordo de Ĉilio. La sekva tago pasis sur trankvila Pacifiko sub la forta suno kaj varma tamen ĉiam pli ventema aero. Scivolemuloj esploris la internon de la ŝipo kaj sentis admiron al la italoj, kiuj konstruis ĝin. Aparte ravas la interna trafiksistemo. Ĉiun ferdekon oni povas rapide atingi per multnombraj liftoj, kvankam mi preferis grimpi laŭ la vastaj ŝtuparoj por bruligi superfluajn kaloriojn. La 29-an de januaro frumatene la pasaĝeroj amase invadis la suprajn ferdekojn de la ŝipo, ankrita en profunda fjordo, por admiri la majestan glaceron Amelia, kies klifa frunto etendiĝas vertikale je cent metroj super la marnivelon. La ŝipo daŭrigis sian fjordan itineron inter la altaj montoj neĝkovritaj kaj eniris la Magelan-Markolon. Ĝi haltis eksterhavene kaj la pasaĝeroj spertis aventuron transportigi en ŝalupoj al la plej suda ĉilia urbo Punta-Arenas, kiu estis elirpunkto de ekskursado al diversaj lokoj de la subantarktika regiono. La plej atrakcia celo montriĝis kolonio de pingvenoj, ĉiam amuze scivolemaj. La sekva etapo estis Kanalo Beagle kaj Ushuaia, la ekstreme suda urbo de la terglobo, la “mondofino”. Sed la ŝipo veturis ankoraŭ pli suden kaj ĉirkaŭiris la faman Horn-Promontoron. Tiamaniere dum kvar tagoj ni trifoje trapasis lokojn, en kiuj tuŝas sin Pacifiko kaj Atlantiko. Tiuj solaj naturvojoj inter ambaŭ oceanoj havas gravan strategian signifon kaj kaŭzis plurfoje militajn konfliktojn, kiuj latente plu ekzistas. Plidanĝerigas ilin la problemo de Falklanda-Malvina arkipelago, kiun posedas Britujo, sed ties proprietulo konsideras sin Argentino. Feliĉe nia vizito ne kaŭzis militon, kvankam pasaĝeroj de nia ŝipo, kiuj “invadis” la insularon, estis pli multaj ol ĉiuj ĝiaj loĝantoj. La atlantika etapo de la vojaĝo daŭris ses tagojn, plej longe en la plena maro, trankvila kaj suna. La 9-an de februaro ni atingis havenon de Rio-de-Ĵanejro, vizitinte pli frue Bonaeron kaj Montevideon. Tra Rio, prepariĝanta al la karnavalo, kompetente gvidis nin la esperantistino Rosana Caramez. La neesperantista parto de nia grupo havis okazon konfirmi la konatan onidiron: “Per la angla oni interkompreniĝas, sed per Esperanto oni krome amikiĝas.” Nia ŝipo vere similas la Babelturon. Mi parolis kun multaj pasaĝeroj kaj ŝipanoj. Laŭ mia provizora kalkulo ili reprezentis proksimume 40 landojn kaj pli multajn lingvojn. La oficiala lingvo estis la angla, sed en la praktiko samrange funkciis la hispana. Cetere la plimulto de la servistaro devenis el Latin-Ameriko kaj la alian grandan grupon formis orienteŭropanoj, aparte ukrainanoj, kun kiuj ni povis interkompreniĝi pole aŭ ruse. Ŝajnas al mi, ke tiu ĉi “babela” etoso kaj komfortaj vivkondiĉoj de la ŝipo perfekte taŭgas por Esperantaj-aranĝoj, kiuj samtempe plenumus propagandan rolon rilate al aliaj pasaĝeroj kaj ŝipanoj, prezentante la modelan solvon de la lingva problemo.

Roman Dobrzyński

Kelkaj personaj impresoj...

Kion alian mi povus aldoni al tiu mirinda kaj riĉa rakonto de Roman?... Legante ĝin mi eĉ dubis, ĉu vere mi estis inter ŝipanoj? Ĉu vere mi travivis tiom da

mirindaĵoj?

Rigardante malantaŭen ŝajnas revo, sed revo plenumita dank` al "Esperantotur", kun kiu mi kunlaboras koncerne turismon en Rumanio.

Kion mi lernis (aŭ rememoris) dum tiu krozado?...

- ke nia terglobo estas mirinde bela; kaj ke ni ŝuldas protekti kaj konservi tiun belecon; tro ofte ni forgesas tion kaj la damaĝoj de la nuna industrio povus esti, ofte, neripareblaj;

- ke povas vojaĝi ĝis ni estos centjaraĝa (kaj eble pli), dank` al la nunaj modernaj kondiĉoj, kiujn ofertas la turismo;

- ke vojaĝi inter esperantistoj estas "familia turismo" nur kun avantaĝoj kaj neniu malavantaĝo.

Kiel vi observas, ne estas multon por aldoni...nur instigo al vojaĝi pere de Esperanto.

Rodica Todor

LA 27-a INTERNACIA FESTIVALO EN NÖRDLINGEN 27.12.2010 – 3.1.2011

Kadra temo: LINGVOJ

Denove post unu jaro ni renkontiĝis en la bela bavara urbo Nördlingen por festi la 27-an Internacian Festivalon.

La urbo bonvenigis nin impresige blanke vestita. Pro rigora malvarma kaj neĝa vetero trajnoj malfruis kaŭzante problemojn al multaj partoprenantoj. Al la aranĝo aliĝis 111 personoj el 17 landoj, sed ne ĉiuj povis veni. Tamen la festivalo estis tre sukcesa. Belkolora Festival-broŝuro konatigis nin kun la semajna programo. Ni ĝuis altkvalitajn prelegojn kaj vesperajn kulturajn prezentaĵojn. Pluraj prelegoj traktis la kadran temon pri lingvoj; ni povis konatiĝi kun la hebrea, armena, nederlanda, luksemburga, dana, rusa kaj ankaŭ kun lernigaj teknikoj por lingvoj. Tacuo Huĝimoto el Japanio klarigis pri idiolekto, dialekto kaj idiomo. Krome oni povis sperti gestan lingvon kaj lingvon de fabeloj. En la mondo ekzistas miloj da lingvoj, sed nia Esperanto estas la plej facila kaj belsona. Ni praktikadis ĝin ĉiutage en gaja, agrabla kaj amika etoso.


En amika rondo

Estis okazo promeni en la urbo, rondiri la urban muregon, viziti preĝejan turon kaj lokan muzeon. Plurfoje ni povis sekvi

vojaĝprelegojn kun allogaj bildoj: tra Rusio al Mongolio per transsiberia trajno, pri Kubo, Brazilo kaj Bona Espero, Maroko de la nordafrika Atlaso ĝis Saharo, ĝui bildfabelojn kaj aŭskulti operojn.

Aparte interesaj prelegoj temis pri: kosmo kaj meteorŝtonoj, pri longitudo, pri reta esperanta proverbaro, pri vintraj sportoj, pri efiko de korea ginsengo kaj kuracado laŭ metodo de pastro Kneipp, pri Aleksandro Dumas kaj Antoine Galland kaj aliaj. Pri perkomputila foto-prilaborado konatigis nin Rémy, kiu mem sukcese spertiĝas en tiu-ĉi ŝatokupo. Per mandalismo ni provis trovi solvojn pri la estonteco de Internacia Festivalo. Tuj naskiĝadis ideoj kaj proponoj por plibonigoj... Filmo pri la pasintjara Festivalo refreŝigis memoron pri la antaŭa aranĝo.



Dum la silvestra balo

Okazis la 4-a IVU, skribaj E-ekzamenoj laŭ la normoj de la Eŭropa Referenckadro, funkciis libroservo. "Posidelki" kun Ljuba el Rusio donis okazon agrable babili ĉe teo-trinkado kaj gustumi kelkajn bongustaĵojn el Rusio. Siajn novajn librojn prezentis dum aŭtora horo Mikaelo Bronŝtejn. Matene okazis gimnastiko, posttagmeze jogo, plurfoje eblis ĝui saŭnon. Mi, inspirita de vojaĝado en Kubo, invitis dancŝatantojn al afrokuba dancvespero. Interkonan, distran kaj internacian vesperojn gvidis Mikaelo Bronŝtejn, dagestanan vesperon Aĥman Junusov. Josi Ŝemer preparis interesan kvizon. Nia magiisto Triksini amuzis nin per novaj trukoj. Ĉiuvespere ni kunĝuis restadon en nia ŝatata "Knajpo".



Dancemuloj dum la balo

La 30-an de decembro ni tradicie ekskursis. Ĉi-foje ni vizitis la bavaran ĉefurbon — Munkeno. Tie ni tagmanĝis en barelforma restoracio kaj iom promenis en la urbo. Sed la plej interesa kaj atendata parto de la semajno estas la silvestra nokto kun abunda bufedo, balo inaŭgurita per polonezo kaj speciale festa etoso dum bonvenigo de pluraj Novjaroj laŭ la diversaj horzonoj de la ĉeestantaj partoprenantoj. Do, brakumado, tostado kaj kisoj tiuvespere abundis.

Korajn dankojn kaj gratulojn al nia ĉeforganizanto Hans-Dieter Platz (HDP), kiu sukcese dum pluraj jaroj aranĝas por ni neforgeseblan semajnon kaj zorgas pri ĝia bona disvolviĝo. Jarfine ni renkontiĝos en la 28-a Internacia Festivalo, ĉi-foje en Xanten. Bonvenon al vi ĉiuj!

Liba Gabalda

SIA 2011 EN RUMANIO

Origine temas pri la jam tradicia „Vintra Esperanto-Semajno“, kiun organizadas la aktiva E-grupo de Braşov – prezidantino dr-ino Rodica Todor – la nuna „Prezidantino de IFEF“. Montriĝis, ke ĝi konvenas esti festata „Semajno de Internacia Amikeco“ (SIA), kun varia programo! Ja partoprenis 25 gesamideanoj el 4 landoj. Inter ili 2 el Aŭstrio, Christian Eppler kaj mi! Ke ni ne estis nur eŭropecaj, „substrekis“ la ĉeesto de la studentino, Cristina Naomi, el Brazilo! Plej menciindas la itala s-ano, Michele Mileti, kiu montriĝas konstanta, ideoriĉa kaj sindonema subtenanto de la loka E-movado! Li meritas la transdonitajn premiojn, la pokalon kaj ĉemizon trilandangulan, dediĉitan de la urbestro de Arnoldstein, s-ro Erich Kessler.

Ĉi-jare oni elektis la ĉefurbon de la montgrimpantoj „Buşteni“, en la unika montaro de la sudorientaj Karpatoj! La belega regiono aldone kontribuis al la etoso inter la partoprenintoj. Same la afableco de la E-ema hotelservistaro kaj de la loĝantaro ĝenerale. Eĉ la bestaro atentige intervenadis. Memorigis min al aktuala disputado, kiu ĵus okazis en nia landa registaro, pro urso, kiu transiris la limon el Slovenio al Karintio. Iom ridinda kompare al Buşteni, kie la ursoj kvazaŭ hejmas kaj eĉ allogas turistojn! Konsiderante la jam tre longan vintron provokas la karpataj ursoj resp. atentigon. Ili venadas nokte en la urbeton, por trovi ion manĝeblan, ĉefe en la ĉestrataj rubujoj. La hundaro de la urbeto observas ilin bojante. Tiele, ke mi demandis jam la duan tagon, kion signifas la noktaj hundaj „bojkoncertoj“ en diversaj placoj? La trankviligaj rakontoj aldone instigis min „nepre ekvidi tiun montaran reĝon“, por fari ankaŭ aŭtentan foton! Fotante la belajn urbon kaj regionon mi vagadis tra la ĉirkaŭaĵo kaj krome laŭ la neĝkovritaj deklivoj, por trovi ŝancon



Martin Stuppnig transdonas premion al s-ro Michele Mileti

foti ie iun el tiuj bonkoraj bestoj. Foje, kiam mi jam ekvidis moviĝi iun malhelan „makulon“ sur la dekliva vojeto – mi esperis – sed ĝi malaperis en la neĝo kiam mi iom pli proksimiĝis. Domaĝe! Kian „reputacion“ tiu „reĝo“ meritas, pruvas la plej bongusta biero, farita en Rumanio: „Ursus“ – kronita per reĝa krono! Neantaŭvidite mi faris i.a. bierprelegon, en kiu mi substrekis tiun fakton! Nome, pro grava kaŭzo la ĉefpreleganto ne povis veni kaj do mi ensaltis kun temoj, kiuj provokis sufiĉe viglan intereson.

Ĉio ĉi kontentigis min, sed surprizigis min negative la manko de kutima E-literaturo en Rumanio. Dum la diskutado mi plurfoje proponis konsulti la vortaron. Mi ne povis/as kredi, ke ne ekzistas vortaroj „Esperanto – Rumana – Esperanto“! Kiam oni demandis min pri kio mi parolas, mi respondis konkrete, ke almenaŭ poŝvortaroj ja devus esti je via dispono! Ne! Kaj ankaŭ ne legolibroj! Pri fervoja fakvortaro kelkaj aŭdis nur eksterlande. Sed en Rumanio ekzistas nenio! Kion do faris ekz. FISAIC kaj la subtenataj terminaraj „kunlaborantoj“?

En la restinta tempo ne plu eblis esplori ĉion ĉi pli konkrete.

Por lerni, resp. instrui Esperanton ekzistas kvazaŭ nur „kajero“ terminara kun gramatikaj klarigoj – ĉu rektmetoda? Kaj kompreneble la Cseh-metodo! Sed vere perfektiĝi oni ne povas sen la citita literaturo! Eĉ per PC ne eblas anstataŭi ĉion ĉi! Jen solvenda problemaro! Kiu povas iel kontribui?

Fine kompreneblas la pli kaj pli mankanta progresigo de niaj rumanaj geamikoj, al kiuj mi cetere dankas pro la sentebla, varmkora kunestado!

Martin Stuppnig

Grandrapida Zefiro

La komerco en la sfero de la grandrapidaj trajnoj inter 2006 ĝis 2009 kreskis je 135 procentoj. En la jaro 2009 estis dispone 10 739 km-j da fervojlinioj, destinitaj por rapido 250 km/h aŭ pli alta, pliaj 13 469 km-jn estis en konstruado, kaj laŭ projektoj oni pripensis konstruadon de pliaj 17 569 km-jn da grandrapidaj fervojlinioj. Baldaŭ oni bezonos vicon de novaj trajnoj, ĉar ĝis 2025 la fervojreto por grandrapido povas atingi longon ĝis 70 mil kilometroj.

Kie oni konstruas novajn liniojn

Ekzemple Hispanio planas ĝis la jaro 2020 konstrui pli vastan fervojreton por grandrapido, ol nuntempe havas Francio, kiu en Eŭropo estas sur pinto kun grandrapidaj trajnoj. Naŭdek procentoj de hispanoj povus tiucele atingi grandrapidan fervojon kun stacio en distanco malpli ol 50 km-j de sia loĝloko. Grandrapidaj fervojlinioj nun troviĝas en Belgio, Ĉinio, Francio, Germanio, Britio, Italio, Japanio, Korea Respubliko, Nederlando, Rusio, Tajvano, Turkio kaj Usono. La konstruadon de novaj grandrapidaj fervojoj planas Argentino, Brazilo, Hinda Unio, Maroko, Portugalio kaj Saud-Arabio.

Specialan lokon tamen okupas Ĉinio, kiu dank´ al sia grandega teritorio prezentas tre gravan merkaton. Ĝis la jaro 2020 povas esti en ekspluatado 50 mil kilometroj da grandrapidaj linioj. La firmao *Bombardier*, kiu okupiĝas en segmento pri konstruado de grandrapidaj trajnoj, tial konstruis en Ĉinio sian bazon sub nomo *Bombardier Sifang Power*, kiu fabrikas kaj grandrapidajn vagonkombinaĵojn, kaj tiujn por apudurba trafiko. La firmao enservigis en Ĉinio motorvagon-kombinaĵon „Zefiro 250“. Malrapide komencis ankaŭ la fabrikado de tipo „Zefiro 380“.



La familio plikreskas

La firmao *Bombardier,* kiu vaste partoprenas en la monda konstruado de grandrapidaj veturiloj, faris taksadon de la komerco kaj analizis potencialon de plua evoluo de la fervoja trafiko. Sur tiu ĉi bazo estis evoluita ankaŭ nova motorvagonkombinaĵo „Zefiro".

Por plibonigo de aerodinamiko, pligrandigo de rapido, sekureco kaj redukto de la bruo oni eluzis konon el la sfero de la aviadila trafiko. Al gravaj signoj de tiu ĉi veturilaro apartenas: grandaj rapidoj de 200 ĝis 380 km/h en pasaĝertrafiko kaj ĝis 420 km/h en testveturoj, granda kapacito de trajnoj, malaltigado de radaksrilata maso, kiu influas triviĝon de reloj kaj radoj, enkonduko de sistemoj respektantaj vivmedion (ekzemple klimatizo), kaj internaj spacoj celantaj kontentigi bezonojn de la vojaĝantoj.

En Zefiro estas uzataj sistemoj kaj komponantoj el sukcesaj grandrapidaj trajnoj, trafikantaj en Eŭropo kaj Ĉinio. Ĉar la internaĵo estas konstruita adaptokapable, eblas laŭbezone akomodi ĝin al laŭtempaj ekspluatbezonoj. Zefiro 250 estas mendebla laŭ ok- aŭ deksesvagona versioj – en tiu ĉi kazo ĝi atingas 430 m-an longon, kaj atingas rapidon 250 km/h.

Gravaj transprenantoj

La unua mendo por Zefiro 250 venis jam en oktobro 2007 el Ĉinio, kiu komence mendis dudek kombinaĵojn en versio de nokta trajno, kiu havas 122 sidlokojn, 480 komunuzajn litojn kaj 16 litojn luksajn. La kombinaĵoj estis konstruitaj en Ĉinio, en la entrepreno *Bombardier Sifang Power,* kiu troviĝas en urbo *Qing-dau.* Pliaj kombinaĵoj estas la malpli longa „taga" versio po ok vagonoj, el kiuj estis menditaj kvardek en somero 2010. La tipo Zefiro 380 estas la plej rapida produkto el la familio de la grandrapidaj vagonkombinaĵoj. Kun 1300 pasaĝeroj ĝi povas atingi maksimuman rapidon 380 km/h.

La firmao *Bombardier* en majo 2010 faris proponon al itala kompanio *Trenitalia* pri livero de kvindek kombinaĵoj de tipo „V 300 Zefiro". Tiu ĉi plisistema tipo havas aluminian vagonkeston kaj povas atingi rapidon inter 300 kaj 360 km/h. Ĝi estas proponata en du variantoj – ok- aŭ deksesvagona kombinaĵoj. La malpli longa trajnkompleto longas 202 metrojn kun kapacito 450 ĝis 600 sidlokoj, kun nedividebla parto de bufedo aŭ restoracio. La pli longa varianto enhavas 1200 sidlokojn. En trafikuzado ili povos esti en la jaro 2013.

Resumo: **Familio „Zefiro"**

Ĝis nun sole ekspluatata tipo estas la Zefiro 250. La Ĉinaj Fervojoj ekspluatas dudek kombinaĵojn de la dekses-vagona lita varianto sub la signo de CRHD. La dua tipo estas la Zefiro 380 kun maksimuma rapido 380 km/h. En Ĉinio ili trafikos sub signo CRH1C kaj CRH1D. La tria tipo estas la Zefiro 380. destinita por eŭropaj fervojoj. Ĝuste de tiu ĉi estos konstrue modifita V 300 Zefiro. Ĝi trafikos en Italio, Germanio, Francio aŭ Svisio.

Preparis **Jindřich Tomíšek**

Trajnoj kunligos BBI kun la ĉefurbo



En la ĉefurbo de Germanio estas konstruata centra flughaveno *Berlin–Brandenburg-International (BBI)*, aperanta sur la teritorio de la origine orientgermana flughaveno Schönefeld.

Pri la konstruado de la moderna centra flughaveno por la germana ĉefurbo, la sideja aglomeraĵo de Brandenburgio kaj de pluaj orientgermanaj federaciaj landoj decidis en la jaro 1996 la germana registaro kunlabori kun la federaciaj landoj Berlino kaj Brandenburgio. Post malfacilaj traktadoj pri la grundo, la 5-an de septembro 2006 la federacia registaro, ambaŭ menciitaj federaciaj landoj, Flughaveno Berlino kaj konzerno Deutsche Bahn (DB) subskribis kontrakton pri BBI. La flughaveno Schönefeld estas pligrandigita je 970 hektara areo, kiu estas komparebla kun la areo de 2000 futballudejoj. Nome de DB en la konstruado partoprenos ĝiaj filiaj kompanioj DB ProjektBau (Projekto kaj konstruado), DB Netz (Trafika vojo), DB Station & Service (Stacioj kaj servoj) kaj DB Energie.

Nova fervojstacio en la flughaveno estos konstruita subtere

La fervojaj konstruaĵoj estos dividitaj je novaj okcidenta kaj orienta trakkunligoj de la flughavena terminalo. La priservadon de la flughaveno BBI prizorgos longdistancaj, regionaj kaj enurbaj trajnoj (S-Bahn) el direktoj de Potsdam kaj urbocentro (Centra stacio kaj Südkreuz) kaj de Lichtenberg. Du subteraj kajoj de la nova flughavena fervojstacio sub la terminalo estos 405 metrojn longaj kaj servos al longdistanca kaj regiona trajntrafiko. La kajolongo ebligos haltadon eĉ de duoblaj grandrapidaj trajnoj ICE. La urba fervojo S-Bahn havos apartan kajon 152 m-jn longan kun du trakoj.

La fervojan kunligon de la nova flughavena stacio ebligos du dutrakaj linioj, unu por trajnoj S-Bahn, provizata per kontinua kurento, la dua por aliaj trajnoj, provizata per alterna kurento kun tensio 15 kV 16,7 Hz. La subtera flughavena fervojstacio estos 60 m-jn larĝa.

Post la finkonstruo de la liniosekcio Blankenfelde – Südkreuz sur la tn. Dresdena fervojo, la veturtempo al centro de Berlino mallongiĝos al 20 minutoj en kvaronhora trajnintervalo. La nova stacio sub la flughavena terminalo estos traveturebla kaj kunligos la liniojn al Dresdeno kaj al Zgorgeleco. La unua trajno alveturos al la flughaveno la 30-an de oktobro 2011.





Granda investaĵo por fervoja kunligo

Antaŭ ol alveturos la unua trajno en la novan terminalon, la publikaj budĝetoj disponigos sumon de 636 milionoj da eŭroj por la konstruata fervoja kunligo de la nova centra flughaveno. La federaciaj landoj Berlino kaj Brandenburgio po 30 milionoj, 576 milionojn da eŭroj disponigos la germana registaro.
Al la nova terminalo en Berlino veturos kiel la trajnoj S-Bahn, tiel ICE trajnoj.

La flughavena giganto povos priservi milionojn da pasaĝeroj

En la kulmino de la trafiko de la flughaveno BBI oni prognozas hore al- kaj forflugon ĝis 6500 vojaĝantoj. El la trajno la vojaĝantoj estos transportataj per ruliĝantaj transportbendoj dum 5 minutoj al la antaŭfluga pasaĝer-priservado. La nunaj berlinaj flughavenoj Schönefeld kaj Tegel en novembro 2009 priservis entute 1,7 milionojn da pasaĝeroj, el tiu Schönefeld 521 milojn da personoj. En la unuaj dekunu monatoj de la lasta jaro temis sume pri 19,4 milionoj da personoj.

La unua trajno alveturos al la nova Centra flughaveno la 30-an de oktobro 2011

Komenca anonco de bezono por Centra flughaveno estas reale planata je nivelo 22 milionoj personoj jare kaj la maksimuma kapacito estas projektita por 40 milionoj da vojaĝantoj en jaro.

Prilaboris **Jindřich Tomíšek**

Aperos porokaza poŝtmarko

La Fervojista Esperanto Societo de Maribor ĉe la Slovena Poŝto mendis markojn en du valoroj por interna kaj eksterlanda poŝta-trafiko. Niaj junuloj Petra kaj Brin desegnis tiujn. La preso de la markoj estas faritaj je t.n.”privata iniciato”. Pro tio estas pli multekostaj ol la kutimaj markoj. La uzebleco de la markoj ne estas limigita ĉe la Poŝto. La valoro “A” sufiĉas por enlandaj standard-leteroj. La valoro “C” estas destinita por eksterlandaj leteroj. Ni espras, ke ili havos ankaŭ filatelan signifon kaj estos interesaj por la kolektantoj. La celo estas propagandi Esperanton kaj Societon, same omaĝi al la 20-jara datreveno de la aŭtonoma ŝtato Slovenio.

La vendo-prezo de la kompleto kostas 2.50 Eŭrojn.

La presejo liveris la novajn poŝtmarkojn la 12-an de marto. Por fervojistoj ili estos vendotaj dum la IFK en Liberec komence de majo. Se la markoj interesas vin, bonvolu mendi. Ni serĉas esperantistojn, kiuj pretas kolekti la mendojn, ĉar unuope asigni estas malprofite. La bankokostoj superas la valoron de la varo. Ni serĉas subtenantojn, kiuj kovros niajn kostojn. Se ni sukcesos trovi, poste ni donacos ilin.

Nia adreso estas jene:





FES Maribor p.p. 123 SI - 9220 LENDAVA - Slovenio
aŭ rete: fes.maribor@amis.net

INTERNACIA FERVOJISTO
62-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto -Federacio**

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com"

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com"

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it"

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr"

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos ut 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu"
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud"
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Menetjegynyomda Kft
Jászberényi út 55
HU-1106 Budapest
„www.ifef.net"
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk"
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de"
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„ladislav.kovar@worldonline.cz"

Terminologia angulo

Pri terminalo

En la lasta IFEF-kongreso, *Ladislav KOVÁŘ* prezentis per fakprelego novan komunan stacidomon por fervojo, aŭtobusoj, taksioj kaj individuaj aŭtoj en *Česká Třebová*. Li nomis ĝin terminalo (laŭ ĉeĥa *terminál*).

La nuna PIV ĉi koncerne enhavas sole nocion el komputiko:

terminal/o Vidigilo ekipita per klavaro, aŭ simila aparato, per kiu uzanto komunikas kun komputilo, ofte de alia loko.

Ĉar la vortradiko estas mondvaste uzata ankaŭ por diverstrafikilaj konstruaĵoj, mi donis taskon al Terminara Sekcio, proponi taŭgan trafikan difinon. Montriĝis ke traduko de la oficiala ĉeĥa difino estas trafa kaj konciza. Sekve mi sendis al PIV-redakcio jenan proponon:

terminal/o 1 (KOMPUTIKO) Vidigilo ... (kiel ĝis nun)
2 (TRAFIKO) Loko, kie koncentriĝas diversaj trafikrimedoj.

La respondo de PIV-redakcio esperigas jeson.

Heinz Hoffmann
sekretario de IFEF-Terminara Sekcio

JOHANO POPTIE
(1923 – 2011)



Denove funebras la fervojista esperantistaro. La 22-an de januaro 2011 en Pollando mortis Johano Poptie nederlandano, iama sekretario de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Li estis membro de la „Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda" (FERN), kiu fondiĝis la 16-an de novembro 1946, ĝia gazeto estis „Fervojisto", kaj ekde 1980 Johano Poptie estis ĝia redaktoro ĝis la fino de la asocio. La 10-a IFEF-kongreso en Aarhus (1958) elektis lin la 2-a sekretario de IFEF, kaj dum la 14-a IFK en Budapest (1962) la kongreso elektis lin la 1-a sekretario de IFEF, en kiu posteno li funkciis ĝis 1968. Dum lia IFEF-sekretaria laboro ekiris sian vojon la junulara movado de IFEF, estiĝis „Kongresa Regularo" de la IFEF-statuto, IFEF fariĝis „Aliĝinta Faka Asocio de UEA". Dum la 18-a IFEF-kongreso, okazinta en Utrecht en 1966, li partoprenis en la organiza laboro.

Lia entuziasma agado sur la tereno de la fervojista Esperanto-movado donas modelon al la nunaj fervojistaj esperantistoj. Lia forpaso signifas grandan perdon por la familianoj, kaj por la nacia kaj internacia Esperanto-movado.

Ripozu en paco!